

# Spark-ignition internal combustion engine

**Patent number:** DE19932119  
**Publication date:** 2001-01-18  
**Inventor:** FLEDERSBACHER PETER (DE); WIRBELEIT FRIEDRICH (DE); SUMSER SIEGFRIED (DE)  
**Applicant:** DAIMLER CHRYSLER AG (DE)  
**Classification:**  
- international: F02B31/08; F02B37/00  
- european: F02B17/00D; F02B29/04; F02B31/08E; F02B37/00  
**Application number:** DE19991032119 19990709  
**Priority number(s):** DE19991032119 19990709

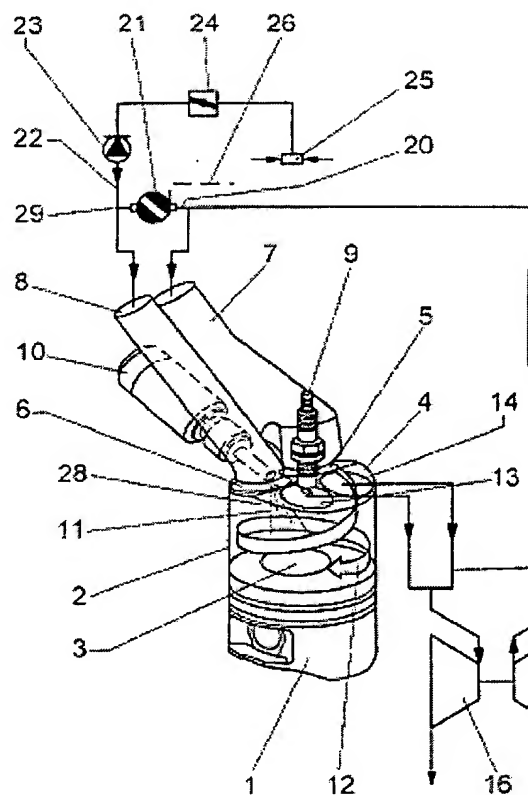
Also published

EP106  
US646  
EP106  
EP106

Abstract not available for DE19932119

Abstract of correspondent: **US6467454**

For a spark ignited internal combustion engine having at least two inlet valves per cylinder each with a separate inlet passage and with a fuel injection device which injects fuel directly into the cylinder. An air charger for generating an air charge into one of the inlet passages and a connecting duct extending between the two inlet passages with a selectively opened and closed regulating device therein to apportion the flow of charge air through the separate inlet passages





①9 **BUNDESREPUBLIK  
DEUTSCHLAND**



**DEUTSCHES  
PATENT- UND  
MARKENAMT**

⑫ **Offenlegungsschrift**  
⑩ **DE 199 32 119 A 1**

⑤1 Int. Cl.<sup>7</sup>:  
**F 02 B 31/08**  
F 02 B 37/00

②1 Aktenzeichen: 199 32 119.1  
②2 Anmeldetag: 9. 7. 1999  
④3 Offenlegungstag: 18. 1. 2001

**DE 199 32 119 A 1**

⑦1 Anmelder:  
DaimlerChrysler AG, 70567 Stuttgart, DE

⑦2 Erfinder:  
Fledersbacher, Peter, Dipl.-Ing., 70619 Stuttgart, DE;  
Sumser, Siegfried, Dipl.-Ing., 70184 Stuttgart, DE;  
Wirbeleit, Friedrich, Dr., 73733 Esslingen, DE

**Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen**

Prüfungsantrag gem. § 44 PatG ist gestellt

⑤4 **Fremdgezündete Hubkolbenbrennkraftmaschine**

⑤7 Die Erfindung geht aus von einer fremdgezündeten Hubkolbenbrennkraftmaschine mit mindestens zwei Einlaßventilen je Zylindereinheit, zu denen zwei voneinander getrennte Einlaßkanäle führen, von denen der erste Einlaßkanal mit einem Drall und der zweite Einlaßkanal ohne einen Drall die Luft in einen Brennraum leitet, der in einem Zylinder zwischen einem Hubkolben und einem Zylinderkopf gebildet wird und eine Brennraummulde mit einer weitgehend ungedrosselten Verbindung zum Zylinderraum umfassen kann, und mit einer Kraftstoffeinspritzvorrichtung, die Kraftstoff direkt in den Brennraum spritzt.

Es wird vorgeschlagen, daß ein Lader Ladeluft in den ersten Einlaßkanal fördert und eine Regeleinrichtung in einem Verbindungskanal zwischen dem ersten und zweiten Einlaßkanal die geförderte Ladeluft in Abhängigkeit von Betriebsparametern auf die Einlaßkanäle aufteilt. Durch die erfindungsgemäßen Maßnahmen ist es möglich, für den Betrieb der Hubkolbenbrennkraftmaschine in den wesentlichen Fahrbereichen einen größeren verbrauchsgünstigen Teillastbereich zur Verfügung zu stellen.

**DE 199 32 119 A 1**

## DE 199 32 119 A 1

1

## Beschreibung

Die Erfindung betrifft eine fremdgezündete Hubkolbenbrennkraftmaschine nach dem Oberbegriff des Anspruchs 1.

Ziele der Brennkraftmaschinen-Entwicklungen sind nach wie vor, den Kraftstoffverbrauch zu senken und Abgas- und Geräuschemissionen zu reduzieren. Als qualitätsgeregelte Brennkraftmaschine stellt der Dieselmotor das zur Zeit verbrauchsgünstigste Motorkonzept dar, jedoch werden auch beim fremdgezündeten Ottomotor die Entwicklungsarbeiten mit gesteigerter Intensität vorangetrieben, weil er in Bezug auf eine Partikel- und Geräuschemission sowie der hohen spezifischen Leistung und der Kraftstoffherstellung gegenüber dem Dieselmotor Vorteile bietet.

Da zur Zündung des Ottokraftstoffs zum Zündzeitpunkt an der Zündkerze ein zündfähiges Kraftstoffluftgemisch vorliegen muß, wird in der Regel dem Brennraum ein homogenes stöchiometrisches oder fettes Kraftstoffluftgemisch zugeführt, dessen Menge im Teillastbereich der Brennkraftmaschine durch Drosselung reduziert wird. Durch die Drosselverluste ist der Kraftstoffverbrauch bei der Quantitätsregelung bei Ottomotoren deutlich höher als bei der Qualitätsregelung bei Dieselmotoren die mit mageren Kraftstoffluftgemischen betrieben werden. Um sowohl hohe Drehmomentwerte und Leistungswerte als auch einen geringen Teillastverbrauch bei fremdgezündeten Ottomotoren zu erreichen, wird innerhalb des Motorenkennfelds ein Mixbetrieb in der Art realisiert, daß im oberen Drehzahlbereich und Lastbereich ein homogenes stöchiometrisches Luftverhältnis vorliegt und im mittleren und unteren Drehzahlbereich und Lastbereich ein Schichtladebetrieb mit einer weitgehend ungedrosselten Luftzufuhr möglich ist.

Um ein homogenes Kraftstoffluftgemisch zu erreichen, wird bereits sehr früh, und zwar noch während des Saughubs des Hubkolbens Kraftstoff direkt in den Brennraum der Hubkolbenbrennkraftmaschine eingespritzt. Dadurch wird die angesaugte Luftmenge gut ausgenutzt und ein hoher Mitteldruck und damit ein hoher Drehmomentwert erreicht. Bei Teillast wird durch Ladungsschichtung eine Qualitätsregelung ermöglicht, indem der Kraftstoff während des Kompressionshubs des Hubkolbens erst sehr spät in den Brennraum eingespritzt wird.

In der Praxis werden Fahrzeugmotoren aus Komfortgründen im wesentlichen im Teillastbereich betrieben. Deshalb sollte der Kennfeldbereich für die wesentlichen Fahrzustände durch den Kennfeldbereich mit einer verbrauchsgünstigen Ladungsschichtung übereinstimmen. Es bestehen jedoch technische Gründe, die den Betrieb mit Schichtladung der Brennkraftmaschine im Kennfeld begrenzen. So ergibt sich beispielsweise ab einem mittleren indizierten Druck von ca. 4 bar eine zunehmende Emission an Rußpartikeln, da für die größeren Kraftstoffmassen dann die Zeit für eine vollständige Verdampfung nicht mehr ausreicht. Deshalb ist der nutzbare Schichtladebereich mit möglichst spätem Einspritzende des Kraftstoffs durch eine entsprechende Last begrenzt. Ferner sind hohe Abgasrückführungsrate notwendig, um die Stickoxyd-Rohemissionen zu senken. Dies führt wiederum zu einer erhöhten Schwärzung bzw. einer erhöhten Kohlenwasserstoffemission und einem Verbrauchsanstieg.

Bei Brennverfahren für Hubkolbenbrennkraftmaschinen mit Benzindirekteinspritzung unterscheidet man zwischen drei Grundmustern, nämlich einem strahlgeführten Verfahren, einem wandgeführten Verfahren und einem luftgeführten Verfahren. Je nach Verfahren sind die Eigenschaften des Kraftstoffstrahls, die Brennraumgeometrie und die Ladungsbewegung wichtige Einflußgrößen.

Ein strahlgeführtes Verfahren ist durch die enge räumli-

2

che Zuordnung der Kraftstoffeinspritzvorrichtung und der Zündkerzen gekennzeichnet. Die über die Kraftstoffeinspritzvorrichtung in den Brennraum eingespritzte Kraftstoffwolke bildet eine kompakte Zone aus, in die verwirbelte Luft begrenzt eingemischt wird. Für die Beherrschung des Schichtungsprofils muß die räumliche Anordnung von Kraftstoffeinspritzvorrichtung und Zündkerze exakt abgestimmt werden.

Beim wandgeführten Verfahren wird der Gemischbildungsvorgang durch teilweise Wandanlagerung mit daran anschließendem Abtrag, unterstützt durch die Bewegung der Zylinderladung, gesteuert. Luftgeführte Verfahren dagegen beruhen auf dem Prinzip, den eingespritzten Kraftstoff durch die Ladungsbewegung zur Zündkerze zu transportieren und dabei die Luft in die Kraftstoffwolke aktiv einzumischen. Damit wird eine Abflachung des Schichtungsprofils angestrebt, die verhindert, daß sich ausgedehnte, fette Gemischzonen ausbilden.

Für alle drei Verfahren sind die Ladungsbewegung, die Bewegung von Luft, Kraftstoff und gegebenenfalls von zurückgeführtem Abgas im Brennraum, und insbesondere eine zeitlich und räumlich richtige Turbulenzgeneration, für das Teillastverhalten wesentlich. Eine zu geringe Ladungsbewegung führt bei niedrigen Drehzahlen aufgrund einer zu geringen Relativgeschwindigkeit zwischen der Einlaßströmung und den Einspritzstrahlen zu einem unzureichenden Aufbereitungszustand des Gemischs. Daraus resultieren erhöhte Kohlenmonoxyd-, Kohlenwasserstoff- und vor allem Rußemissionen.

Aus der JP-A 62-48927 ist eine fremdgezündete Hubkolbenbrennkraftmaschine bekannt, die je Zylinder zwei Einlaßventile aufweist, zu denen getrennte Einlaßkanäle führen. Von diesen ist einer im wesentlichen gerade und der andere als Drallkanal ausgebildet. In dem geraden Einlaßkanal ist ein Regelventil vorgesehen, so daß im Teillastbereich der Brennkraftmaschine, wenn das Regelventil geschlossen ist, die Geschwindigkeit und der Drall der durch den Drallkanal in den Brennraum einströmenden Luft zunehmen. Durch Intensivierung der Ladungsbewegung kann die Brennkraftmaschine im unteren Teillastbereich mit einem mageren Kraftstoffluftgemisch betrieben werden. Ferner werden die Kohlenmonoxyd-, die Kohlenwasserstoff- und die Rußemissionen deutlich gesenkt, wobei die erhöhten Stickoxyde, die sich durch die intensivierte Verbrennung ergeben, durch eine angehobene Abgasrückführung kompensiert werden können, die aufgrund der intensivierten Luftbewegung möglich ist. Besonders für den oberen Teillastbereich mit weitgehend homogener Betriebsweise mit einem mageren Kraftstoffluftgemisch oder einem Luftverhältnis gleich eins plus Abgasrückführung, wird eine hohe Ladungsbewegung angestrebt, um eine hohe Verdünnungstoleranz mit einem Luftverhältnis  $\lambda > 1,5$  zu erreichen.

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, eine definierte Ladungsbewegung über einen breiten Drehzahlbereich bzw. Lastbereich mit einem drosselarmen Teillastbereich zu erreichen. Diese Aufgabe wird gemäß der Erfindung durch die Merkmale des Anspruchs 1 gelöst. Weitere Ausgestaltungen ergeben sich aus den Unteransprüchen.

Nach der Erfindung fördert ein Lader Ladeluft in den ersten als Drallkanal ausgebildeten Einlaßkanal, der über einen Verbindungskanal mit dem zweiten geraden Einlaßkanal verbunden ist. In dem Verbindungskanal ist eine Regelungsvorrichtung angeordnet, die die geförderte Ladeluft in Abhängigkeit von Betriebsparametern auf die beiden Einlaßkanäle aufteilt. Hierbei wird die Aufladung nicht nur genutzt, um die Leistung der Brennkraftmaschine anzuheben, sondern auch um die Ladungsbewegung zu intensivieren und zu steuern. Dadurch kann der Bereich des günstigen Schichtla-

## DE 199 32 119 A 1

3

debetriebs insbesondere zum oberen Teillastbereich hin vergrößert werden. Er deckt damit größere Bereiche der wesentlichen Fahrzustände ab.

Die Intensivierung der Ladungsbewegung führt zu einem besseren Klopfverhalten der Brennkraftmaschine. Ferner wird durch den höheren Massendurchsatz bei Teillast und damit geringerer Drosselung das dynamische Ansprechverhalten der Brennkraftmaschine gegenüber einer Brennkraftmaschine mit Saugrohreinspritzung wesentlich verbessert, da bei einer Leistungssteigerung der erhöhte Massendurchsatz unmittelbar genutzt werden kann, und nicht wie bei einer stärker gedrosselten Brennkraftmaschine erst aufgebaut werden muß. Außerdem besteht aufgrund eines ausreichenden Luftüberschusses die Möglichkeit, in der Expansionsphase des Hubkolbens eine zweite Kraftstoffeinspritzung vorzusehen, um die Abgasenergie für einen Abgasturbolader oder Katalysator in bestimmten Betriebsbereichen anzuheben. Dies verbessert ebenfalls das Ansprechverhalten der Brennkraftmaschine bzw. des Katalysators. Schließlich bewirkt der höhere Massendurchsatz eine Temperaturabsenkung im Schichtbetrieb bei fallender Last, was sich günstig auf das Temperaturprofil für einen DENOX-Katalysator auswirkt. Dies kann noch durch einen Ladeluftkühler unterstützt werden, der in der Ladeluftleitung vorgesehen ist, die vom Lader zu dem ersten Einlaßkanal führt.

Als Lader kann ein Kreiselverdichter oder volumetrischer Verdichter dienen. Diese können von einer Abgasturbine oder mechanisch von der Brennkraftmaschine über ein Getriebe oder von einem separaten Elektromotor angetrieben werden. Ferner ist es auch möglich, einen Abgasstoßwellenverdichter zu verwenden. Der Lader ist mit einer Ladeluftleitung über den Ladeluftkühler direkt mit dem ersten Einlaßkanal verbunden, wobei in der Ladeluftleitung keine Drosselklappe vorgesehen ist. Die Regelvorrichtung, die in dem Verbindungskanal zwischen dem ersten und zweiten Einlaßkanal angeordnet ist, dient nur zur Beeinflussung der Ladungsbewegung, nicht aber zu einer sonst üblichen Quantitätsregelung. Die Last der Brennkraftmaschine wird durch die Einspritzmenge pro Arbeitstakt geregelt.

Gemäß einer Ausgestaltung der Erfindung kann der zweite Einlaßkanal über eine Ansaugleitung mit der Atmosphäre verbunden sein. In der Ansaugleitung ist vor der Einmündung des Verbindungskanals ein Rückschlagventil und weiter stromaufwärts eine Drosselklappe angeordnet. Das Rückschlagventil verhindert, daß Ladeluft in Richtung des freien Rohrendes ausgeschoben wird. In der Betriebsweise mit homogener Ladung, wenn der Verbindungskanal durch die Regelvorrichtung geschlossen ist, kann die Brennkraftmaschine über die Ansaugleitung, das Rückschlagventil und die Drosselklappe durch den zweiten Einlaßkanal der Umgebung ansaugen, wobei die erforderliche Quantitätsregelung über die Drosselklappe durchgeführt wird. Der erste Einlaßkanal wird weiterhin vom Lader versorgt.

Auf die Drosselklappe und die Ansaugleitung kann verzichtet werden, wenn gemäß einer weiteren Ausgestaltung der Erfindung das Fördervolumen und/oder der Förderdruck des Laders regelbar ist. Die in einigen Kennfeldbereichen notwendige Quantitätsregelung kann dann über den Lader erfolgen. Zur Regelung des Fördervolumens bzw. des Förderdrucks ist es bei einem Abgasturboladers zweckmäßig, dessen Abgasturbine und/oder Lader mit einer variablen, verstellbaren Schaufelgeometrie zu versehen. Dabei ist es zweckmäßig, das Leitgitter der Abgasturbine und/oder des Laders variabel zu gestalten, da dieses nicht rotiert und daher einfacher zu verstellen ist.

Bei einem mechanisch von der Hubkolbenbrennkraftmaschine angetriebenen Lader kann die Drehzahl über ein stufenloses Getriebe geregelt werden. Wird der Lader von ei-

4

nem Elektromotor angetrieben, ist es zweckmäßig, die Drehzahl des Elektromotors entsprechend den Anforderungen zu regeln.

Weitere Vorteile ergeben sich aus der folgenden Zeichnungsbeschreibung. In der Zeichnung sind Ausführungsbeispiele der Erfindung dargestellt. Die Beschreibung und die Ansprüche enthalten zahlreiche Merkmale in Kombination. Der Fachmann wird die Merkmale zweckmäßigerweise auch einzeln betrachten und zu sinnvollen weiteren Kombinationen zusammenfassen.

Es zeigt:

**Fig. 1** eine schematisierte, teilweise Darstellung einer erfindungsgemäßen Hubkolbenbrennkraftmaschine,

**Fig. 2** eine Variante zu **Fig. 1** und

**Fig. 3** ein Kennfeld für den üblichen Betriebsbereich.

In einem Zylinder **2** einer Brennkraftmaschine bewegt sich ein Hubkolben **1** zyklisch auf und ab. Der Zylinder **2** wird von einem Zylinderkopf **4** abgeschlossen, indem Einlaßventile **5** und **6** vorgesehen sind, an die sich separate Einlaßkanäle **7** und **8** anschließen. Im Zylinder **2** wird zwischen dem Hubkolben **1** und dem Zylinderkopf **4** ein Brennraum **28** gebildet, der eine Brennraummulde **3** einschließen kann. Diese ist im wesentlichen ungedrosselt mit dem übrigen Brennraum **28** verbunden.

Eine Kraftstoffeinspritzvorrichtung **10** spritzt den Kraftstoff in einem oder in mehreren Kraftstoffstrahlen **11** direkt in den Brennraum **28**, wo er sich mit der Verbrennungsluft mischt und durch mindestens eine Zündkerze **9** gezündet wird. Die Luftbewegung bzw. die Bewegung des Kraftstoffluftgemisches trägt das Bezugszeichen **12**.

Von den Einlaßkanälen **7, 8** ist ein erster **7** als Drallkanal ausgebildet. Die durch ihn in den Brennraum **28** gelangende Luft erfährt beim Durchströmen eine Drallbewegung, die im Brennraum **28** weitgehend erhalten bleibt. Der zweite Einlaßkanal **8** ist im wesentlichen gerade ausgebildet. Die durch ihn in den Brennraum **28** einströmende Luft ist im wesentlichen drallfrei.

Der Zylinderkopf **4** besitzt ferner Auslaßventile **13, 14**, die über eine Abgasleitung **30** mit einer Abgasturbine **16** eines Abgasturboladers verbunden sind, die einen Lader **17** antreibt. Die vom Lader **17** geförderte Luft gelangt über eine Ladeluftleitung **19** und einen Ladeluftkühler **18** zum Einlaßkanal **7**. Dieser ist über einen Verbindungskanal **20** mit dem zweiten Einlaßkanal **8** verbunden. An den zweiten Einlaßkanal **8** ist ferner eine Ansaugleitung **22** angeschlossen, in der stromaufwärts einer Einmündung **29** des Verbindungskanals **20** ein Rückschlagventil **23** in Form eines Lamellenventils vorgesehen ist, das die Rückströmung der Ladeluft zu dem freien Ende der Ansaugleitung **22** verhindert. An dem freien Ende der Ansaugleitung **22** ist ein Luftfilter **25** vorgesehen, über den Luft angesaugt wird, sobald die Regeleinrichtung **21** den Verbindungskanal zwischen dem ersten Einlaßkanal **7** und dem zweiten Einlaßkanal **8** schließt oder soweit drosselt, daß das Rückschlagventil **23** öffnet. Zum Betätigen der Regeleinrichtung ist eine Signalleitung **26** vorgesehen, die zu einer nicht näher dargestellten elektronischen Steuereinheit führt. Zwischen dem Luftfilter **25** und dem Rückschlagventil **23** ist eine Drosselklappe **24** angeordnet, die zur Quantitätsregelung dient, wenn die Verbindungsleitung **20** geschlossen ist.

Bei der Ausführung nach **Fig. 2** entfällt die Ansaugleitung **22** mit dem Rückschlagventil **23**, der Drosselklappe **24** und dem Luftfilter **25**. Die erforderliche Quantitätsregelung wird durch einen variablen Ladeluftstrom erreicht, indem die Abgasturbine und/oder der Lader **17** über eine variable Schaufelgeometrie verfügen, die in Abhängigkeit der Betriebsparameter verstellt wird. Zweckmäßigerweise besitzen die Leitgitter der Abgasturbine **16** bzw. des Laders **17** eine

## DE 199 32 119 A 1

5

variable Schaufelgeometrie.

Anstelle des als Kreisverdichter ausgebildeten Laders 17 kann auch ein volumetrischer Lader verwendet werden. Ferner kann der Lader 17 über ein nicht näher dargestelltes Getriebe von der Abgasturbine 16 oder von der Hubkolbenbrennkraftmaschine selbst angetrieben werden. Das Ge- 5 triebe ist zweckmäßigerweise stufenlos regelbar, so daß die Drehzahl des Laders 17 und damit das Fördervolumen unabhängig von der Antriebsmaschine in Abhängigkeit der Betriebsparameter geregelt werden kann. Anstatt durch die Abgasturbine 16 kann der Laders 17 einen in der Drehzahl ge- 10 regelten Elektromotor oder durch die Hubkolbenbrennkraftmaschine selbst angetrieben werden.

Die Zusammensetzung der Ladung und die Ladungsschichtung der Brennkraftmaschine kann ferner durch eine Abgasrückführung günstig beeinflusst werden. Hierzu dienen Abgasrückführleitung 27, die zu den Einlaßkanälen 7 und 8 führen. 15

In dem Diagramm nach Fig. 3 ist das Drehmoment M der Hubkolbenbrennkraftmaschine über der Drehzahl n aufgetragen. Die Kennlinie 30 kennzeichnet das maximale Drehmoment. Ein schraffierter Bereich 31 deutet den Bereich eines möglichen, drosselarmen Schichtladebetriebs an, dessen untere Begrenzung 32 im wesentlichen durch die Abgastemperatur, die linke Begrenzung 35 durch den Antrieb der Nebenaggregate und den notwendigen Komfort, die obere Begrenzung 34 durch die Gemischbildung und Emissionen, insbesondere Ruß, und die rechte Begrenzung 33 durch die Gemischbildung und Emissionen bestimmt ist. Durch die erfindungsgemäße Gestaltung der Hubkolbenbrennkraftmaschine und die verstärkte Ladungsbewegung im Schichtladebetrieb ist es möglich, diesen Bereich auszudehnen, so daß ein größerer Bereich, der für die Praxis wesentlichen Fahrzustände erfaßt werden. Dadurch kann der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch der Brennkraftmaschine 35 wesentlich reduziert werden.

#### Patentansprüche

1. Fremdgezündete Hubkolbenbrennkraftmaschine 40 mit mindestens zwei Einlaßventilen je Zylindereinheit, zu denen zwei voneinander getrennte Einlaßkanäle führen, von denen der erste Einlaßkanal mit einem Drall und der zweite Einlaßkanal ohne einen Drall die Luft in einen Brennraum leitet, der in einem Zylinder 45 zwischen einem Hubkolben und einem Zylinderkopf gebildet wird und eine Brennraummulde mit einer weitgehend ungedrosselten Verbindung zum Zylinderraum umfassen kann, und mit einer Kraftstoffeinspritzvorrichtung, die Kraftstoff direkt in den Brennraum 50 spritzt, **dadurch gekennzeichnet**, daß ein Lader (17) Ladeluft in den ersten Einlaßkanal (7) fördert und eine Regeleinrichtung (21) in einem Verbindungskanal (20) zwischen dem ersten (7) und zweiten (8) Einlaßkanal die geförderte Ladeluft in Abhängigkeit von Betriebsparametern auf die Einlaßkanäle (7, 8) aufteilt. 55
2. Hubkolbenbrennkraftmaschine nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß ein Ladeluftkühler (18) in einer Ladeluftleitung (19) vorgesehen ist, die vom Lader (17) zum ersten Einlaßkanal (7) führt. 60
3. Hubkolbenbrennkraftmaschine nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß der erste Einlaßkanal (7) über eine Ansaugleitung (22) mit der Atmosphäre verbunden ist, wobei in Strömungsrichtung vor der Einmündung (29) des Verbindungskanals (20) ein 65 Rückschlagventil (23) und davor eine Drosselklappe (24) angeordnet ist.
4. Hubkolbenbrennkraftmaschine nach Anspruch 1

6

oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß das Fördervolumen und/oder der Förderdruck des Laders (17) regelbar ist.

5. Hubkolbenbrennkraftmaschine nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet, daß der Lader (17) ein Abgasturbolader ist, dessen Abgasturbine (16) und/oder Lader (17) eine variable Schaufelgeometrie besitzen.

6. Hubkolbenbrennkraftmaschine nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, daß die Abgasturbine (16) und/oder der Lader (17) ein variables Leitgitter besitzt.

7. Hubkolbenbrennkraftmaschine nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet, daß der Lader (17) mechanisch von der Hubkolbenbrennkraftmaschine oder einem Elektromotor angetrieben wird, wobei die Drehzahl des Laders (17) in Abhängigkeit der Betriebsparameter regelbar ist.

8. Hubkolbenbrennkraftmaschine nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß mindestens in einen der Einlaßkanäle (7, 8) eine Abgasrückführungsleitung (27) mündet.

---

Hierzu 3 Seite(n) Zeichnungen

---

- Leerseite -

**DE 199 32 119 A1**  
**F 02 B 31/08**  
18. Januar 2001



ZEICHNUNGEN SEITE 2

Nummer:

Int. Cl.:

Offenlegungstag:

DE 199 32 119 A1

F 02 B 31/08

18. Januar 2001

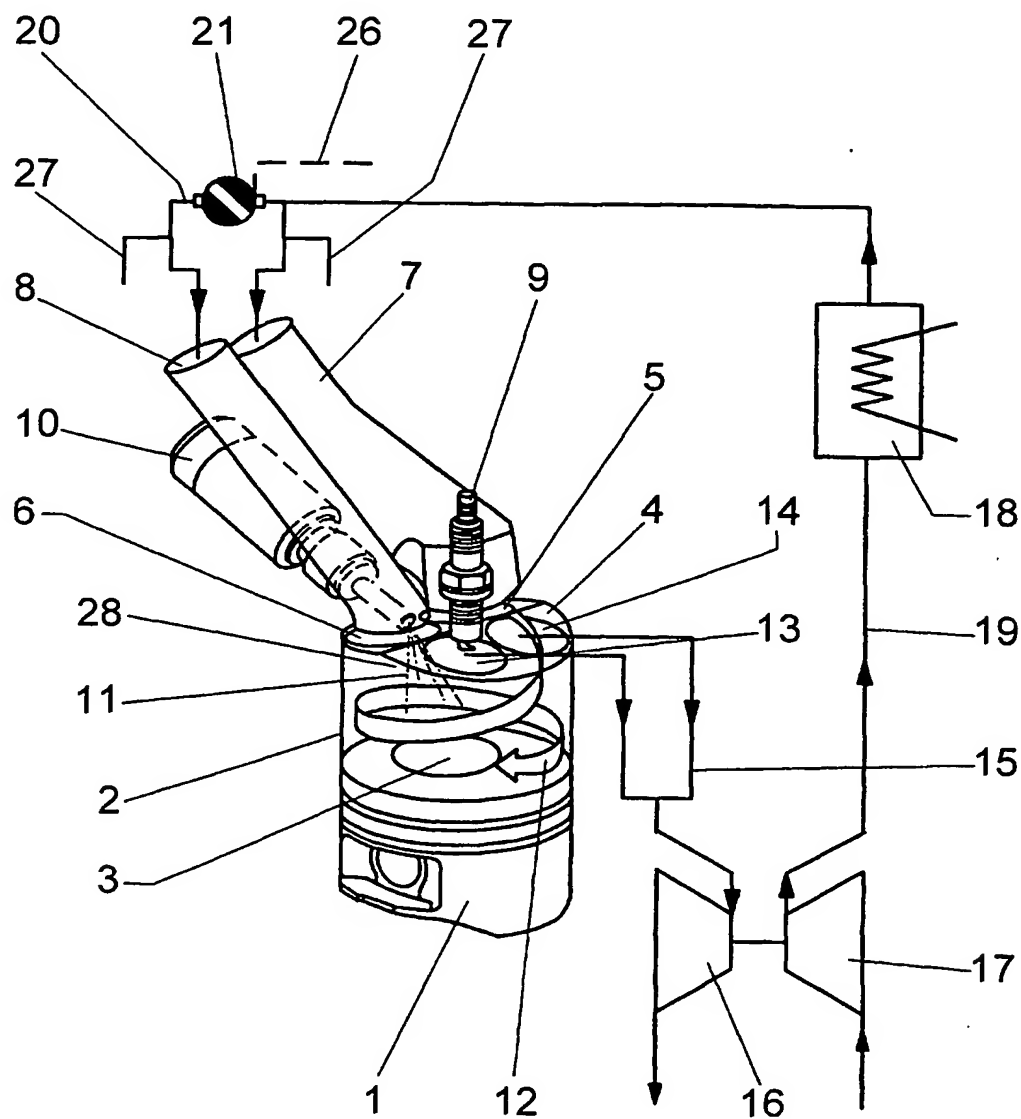


Fig. 2



ZEICHNUNGEN SEITE 3

Nummer:

DE 199 32 119 A1

Int. Cl.<sup>7</sup>:

F 02 B 31/08

Offenlegungstag:

18. Januar 2001

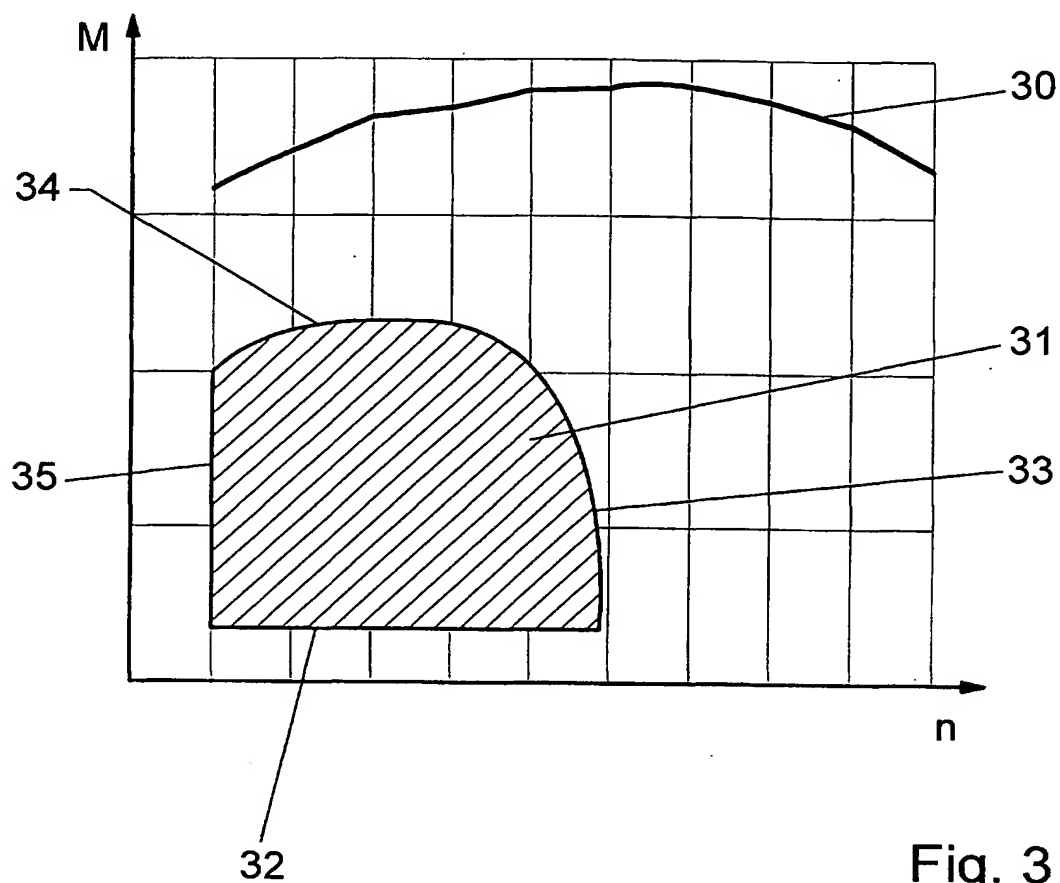


Fig. 3